

Saab 9-7X Aero 2008–09

NEVS-brevet måndag 29 april
Föregående lördag 27 april



1. Prispress i Kina tynger Volvo Cars marginaler

Felicia Åkerman, publicerad: 25 april 2019, 06:43

Volvo Cars lyckades öka försäljningen i bland annat Kina trots en svagare bilmarknad under det första kvartalet. Prispress på marknaden tynger dock fordonstillverkarens marginaler och pressen lär bestå enligt vd Håkan Samuelsson.



Volvo Cars försäljning ökade med 9,4 procent på årsbasis till 161.320 enheter till slutkunder under årets första kvartal. Grossistförsäljningen ökade med drygt 7 procent till 166.353 fordon. Nettointäkterna steg 10,7 procent till 62.910 miljoner kronor.

Rörelseresultatet sjönk dock med 19,3 procent jämfört med fjolårets första kvartal till 2.919 Mkr. Bruttomarginalen försvagades med 1 procentenhet till 19,1 procent.

Enligt vd Håkan Samuelsson beror det svagare resultatet på en ökad prispress, framför allt på den kinesiska marknaden. Han uppger också att Volvo Cars fortsatt har siktet inställt på att ta marknadsandelar trots att bilmarknaden pressas av både osäkerhet kring konjunkturen och höjda importtullar.

”Som en konsekvens kommer marginalerna vara fortsatt under press vilket är anledningen till att vi intensifierar vår fokus på synergier och åtgärder för att dämpa kostnaderna”, skriver Håkan Samuelsson.

Försäljningsökningen var svagast i Kina där antalet sålda enheter till slutkunder ökade med knappt 4 procent till 29.886 fordon. Samtidigt minskade den kinesiska bilmarknaden med 10 procent under det första kvartalet. I rapporten uppger Volvo Cars att den kinesiska efterfrågan på premiumbilar stod stabilt och ökade med 1 procent.

I USA och Europa var ökningen knappt 10 respektive 9 procent medan försäljningen på övriga marknader ökade med närmare 20 procent på årsbasis. I Europa ledde lägre efterfrågan i framför allt Italien, Spanien och nederländerna till att bilmarknaden minskade med 3,2 procent under kvartalet medan den amerikanska marknaden minskade med 2,5 procent.

Totalt minskade produktionsvolymen något med 0,4 procent till 174.904 fordon.

Vad gäller utsikterna för 2019 spår Volvo Cars fortsatt tillväxt i försäljningen och intäkterna. Marginalerna väntas vara fortsatt under press medan investeringarna väntas minska något.



2. Alrik Söderlind: När lagstiftningen inte hänger med blir resultatet skit

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2019-04-23, 19:40



Krönika

Alrik Söderlind

CHEFREDAKTÖR, AUTO MOTOR & SPORT

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

En ny Volvo får fyrdubblad fordonsskatt vid årsskiftet trots att den har märkets senaste teknik för att sänka utsläppen. "Att de nya reglerna är tuffare och mer verklighetsnära är givetvis bra, men när lagstiftningen inte hänger med blir resultatet skit", skriver vår chefredaktör.



Den som går in till sin Volvohandlare och beställer en ny XC60 – med den senaste effektiva avgasreningen, som kan tankas med HVO100 och dessutom har deras nya mildhybridteknik – får en bra present av staten: fyrdubblad fordonsskatt jämfört med en gammal XC60!

Är det rimligt att en så bra bil ska ha en årlig skatt på runt 10 000 kronor? Är siktet istället inställt på en XC60 laddhybrid kapas miljöbilsbonusen med närmare 10 000 kronor jämfört med idag.

Allt handlar givetvis om de nya mätmetoderna för bränsleförbrukning som kallas WLTP. Att de är tuffare och mer verklighetsnära är givetvis bra men när lagstiftningen inte hänger med blir resultatet skit.

Politikerna "tänkte inte på det"

Bonus/malus-systemet infördes den 1 juli i fjol och nu till årsskiftet höjs de officiella förbrukningssiffrorna rejält (runt 20 procent) och därmed skatten. Våra politiker "tänkte inte på det" – men alla visste vad som skulle ske.

För lätta lastbilar blir det rena vansinnet redan i september i år då de får rejält höjd skatt. En vanlig Volkswagen Transporter kan gå från 19 000 till 27 000 kr i årlig skatt – och hur intresserad du än är av energieffektiva bilar finns det inte mycket att välja på bland lätta lastbilar.

Risken är stor att vi får en försäljningstopp i december och bilsäljarstiltje under 2020. En vanlig Golf får skatten höjd med runt 2 000 kronor och en V60 med 3 000 kronor.

Elbilarna vinnare

Vinnarna är elbilar som behåller sin bonus på 60 000, medan laddhybrider alltså tappar attraktionskraft. Förmånsvärdena går självklart upp de med.

Alla har inte råd med elbilar, det finns inte tillräckligt många att köpa och laddinfrastrukturen är inte utbyggd.

Är detta smart och rättvist? Hur mycket kommer det totala skattetrycket att öka? Vill vi att försäljningen av nya bilar – med modern teknik – ska dyka? Är det bra med import av äldre, törstigare och smutsigare bilar?

Finansdepartementet utreder just nu bonus/malus-frågan och jag hoppas verkligen att höst-riksdagen tar ett förnuftigt beslut och justerar nivåerna.

Ministern: "Bilen är nödvändig"

Jag är försiktigt optimistisk att man tar sitt förnuft till fånga och inte låter ett litet parti bestämma allt. Att politiker kan ha sunda bilåsikter visade exempelvis infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) nyligen när han bjöd in ett gäng motorjournalister till ett frukostmöte "för att träffa de som skriver om bilism".

Jag frågade honom om det går ett politikerdrev efter bilismen – ska bilister skämmas, ska man ha flygskam?

"Vi lever i populistiska tider. Visst finns det ett visst drev mot bilar i städer. Men nej, bilen är en nödvändighet för att ta sig till jobb, vänner, och släkt. Det är samhällets ansvar att göra omställningsresan möjlig, det är klart man tar bilen om kollektivtrafiken inte fungerar. Men bilångest, nej det är okej att köra bil. Däremot tror jag att många kommer fundera på hur man flyger. Den stora utmaningen är de tunga transporterna, inte motorintresset, det är viktigt."

• Hur ser du på bränslepriser och elektrifiering?

"Bränslepriserna kommer gå upp men jag tror mer på morötter än piskor och är teknikoptimist. Samhället måste ta ansvaret för infrastrukturen och vi har ett elöverskott och nätet kommer räcka till. Jag är inte orolig. Det viktiga är att alla kan ladda och följa med på resan, det får inte bli en klassfråga. Alla har inte råd med en Tesla."

• Vad gör ni för att stoppa exporten av laddbara bilar?

"Det kommer ganska snart ett förslag."

• Ska vi sluta bygga vägar och flygplatser?

"Nej, transporterna kommer att öka, vi satsar bland annat på elektrifierade vägar, vi ska ligga i teknisk framkant, vara en rullande världsutställning för export av ny teknik."

Så långt låter det bra. Tomas Eneroth säger också att man "ska underlätta styrmedel för att förnya bilparken".

Det tar jag som ett löfte om en ny bonus/malus-politik.



3. Elbil smutsigare än diesel? Nya studien möts av hård kritik

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-04-23, 12:45, uppdaterad 2019-04-23, 14:47

Många frågetecken kring tysk studie som sågar elbilar.



En ny studie om utsläppen från bensin- och dieselbilar jämfört med elbilar sprids snabbt på nätet. Den är inte helt olik den gamla studien från IVL Svenska Miljöinstitutet, och kritiseras nu från flera håll.

Studien, som är gjord av tyska forskare och presenterades på en konferens i München, kommer fram till att elbilar kan ha mellan 11 och 28 procent högre koldioxidutsläpp än en dieselbil, om elbilen körs på tysk el.

Eftersom den tyska elmixen är betydligt smutsigare än den svenska och mycket beroende av kolkraft blir utsläppen under körning högre, menar forskarna.

Studien hävdar också att framställningen av elbilsbatterierna kräver stora mängder energi som även den är smutsig. Forskarna tar Tesla Model 3 som exempel och hävdar att batteriet släpper ut upp till 15 ton koldioxid redan innan bilen börjar köras.

När elbilen sedan börjar köras med den tyska elmixen blir koldioxidutsläppet mellan 156 och 180 gram per kilometer. Forskarna hyllar samtidigt vätgastekniken som de tycker är betydligt effektivare när det gäller att sänka utsläppen.

Men den här studien får precis som andra liknande studier hård kritik från olika håll, och forskarna anklagas för att jämföra äpplen med päron.

Forskarna har jämfört en Mercedes med 194 hästar med en betydligt starkare Tesla.



Forskarna har jämfört en diesel-Mercedes med en Tesla Model 3.

Räknar med kort livslängd – och optimistiska siffror

• Till att börja med räknar forskarna med tio års livslängd för bilen, vilket är väldigt kort. De tar heller inte hänsyn till att batterier kan återvinnas och få ett "andra liv" efter att ha suttit i en elbil som exempelvis hembatterier (energilagring från solfångare). Att batterierna skulle vara helt uttjänta efter 15.000 mil är felaktigt.

• Forskarna har använt den gamla NEDC-körcykeln som är ökänt "snäll" när det gäller förbruknings- och utsläppssiffror. Den nya WLTP-körcykeln är mer realistisk.

• Studien jämför också hela produktionskedjan för elbilen, inklusive batteriproduktion, men bara själva körningen för dieselbilen. Forskarna räknar alltså inte med utsläppen som uppstår när förbränningsbilen tillverkas eller när oljan pumpas, raffineras och transporteras till pumpen. Utsläppen från tillverkningen av alla motorkomponenter som behövs i förbränningsbilen tas heller inte med.

• Forskarna jämför dieselbilen Mercedes C 220 d med 194 hästkrafter med Tesla Model 3 som har 473 hästkrafter.

• Tyskland ska också fasa ut stora delar av de smutsigaste komponenterna i elmixen och planerar för att två tredjedelar av strömmen ska genereras förnybart om tio år.

Att elbilar är renare än motsvarande fossilbil – även med smutsig el – gjordes nyss klart av flera svenska organisationer.

Svensk genomgång gör klart: Elbilar är klart bättre för miljön

Ny rapport visar: Elbilen kör snabbt in smutsiga batterier – bensin- och dieselbilarna kan inte konkurrera

Nytt dieseltest avslöjar låga utsläpp även i verklig trafik – BMW i topp

Ny rapport visar: Elbilen kör snabbt in smutsiga batterier – bensin- och dieselbilarna kan inte konkurrera



4. Tesla uppdaterar Model S och Model X med längre räckvidd

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-04-24, 07:56

Dessutom snabbare laddning – så här mycket kostar nya versionerna.



I flera månader har det ryktats om att Tesla ska uppdatera "trotjänarna" Model S och Model X som båda hamnat lite i skymundan när nya Model 3 fått all uppmärksamhet.

Nu är uppdateringarna officiella, och även om bilarna ännu inte fått någon ny interiördesign eller större batteri som det viskades om bjuder Tesla ändå på flera välkomna nyheter.

• Till att börja med får både Model S och Model X en ny drivlina som ger längre räckvidd trots att stora batteriet fortfarande är på 100 kWh. Modellerna blir tio procent effektivare och dessutom starkare, vilket ger kvickare acceleration.

• Nästa nyhet har med laddningen att göra. Model S och Model X kommer kunna laddas med 145 kW vid andra generationen av Teslas egna Superchargers. Med tredje generationen Supercharger som är på väg att rullas ut kommer bilarna kunna laddas med 200 kW – snabbt, men inte riktigt lika snabbt som Model 3.

• Modellerna får också nya adaptiva stötdämpare som ska ge bättre komfort. Vi har tidigare klagat på den hårda fjädringskomforten i framför allt Model X så den här nyheten kan komma väl till pass. Tesla utvecklar mjukvaran för stötdämparna själva och den kommer kunna uppdateras över nätet.

• För ett tag sedan försvann instegsversionen av Model S med det mindre batteripaketet. Nu finns det återigen en "Standard Range"-modell.



Så här ser modellutbudet ut från och med idag.
Räckvidden för Tesla Model S Long Range är numera på över 60 mil.

Tesla Model S

Modell	Räckvidd	0–100 km/h	Pris
Standard Range	450 km	4,2 sek	874.080:–
Long Range	610 km	3,8 sek	989.980:–
Performance	590 km	3,2 sek	1.079.880:–
Performance Ludicrous	590 km	2,6 sek	1.181.080:–

Tesla Model X

Modell	Räckvidd	0–100 km/h	Pris
Standard Range	375 km	4,8 sek	954.880:–
Long Range	505 km	4,6 sek	1.061.600:–
Performance	485 km	3,6 sek	1.160.680:–
Performance Ludicrous	485 km	2,9 sek	1.256.080:–

Räckviddssiffrorna är beräknade enligt WLTP-körcykeln utifrån de amerikanska EPA-körcykelsiffrorna, men ännu inte bekräftade.



[Tesla introducerar Supercharger V3 – klarar att ladda i 250 kW]



[Tesla visar ny teknik till Autopilot – här är Elon Musks plan]



5. Tesla gör brakförlust – lovar vända

Publicerad av TT - 25 apr 2019

Elbilsföretaget Tesla gjorde en förlust på 700 miljoner dollar under årets första kvartal, och aktien sjönk något i den amerikanska efterhandeln.



Teslas vd Elon Musk

Företaget räknar med att gå med förlust även nästa kvartal men att man ska kunna vända till vinst i Q3.

Tesla mötte produktionsmålet av flaggskeppsmodellen Model 3, som förhoppningsvis ska bidra till större intäkter, men analytiker tror ändå att bolaget kommer att behöva ta in nytt kapital.



6. Teslas förlust: 106 000 kr per såld bil

Redaktören bytbil 2019-04-26

Elon Musk: Fördelar med att be om mer kapital nu



106 000 kronor i förlust per levererad bil. Så mycket förlorade Tesla under första kvartalet i år. Nu flaggar vd:n Elon Musk för att företaget behöver få mer pengar för att överleva.

I natt presenterade Tesla sin kvartalsrapport för första kvartalet 2019. Dessvärre blev siffrorna en dyster läsning för företagets ägare.

Tesla gjorde en förlust på hela 6,7 miljarder kronor, betydligt mer än vad analytikerna hade räknat med. Företagets omsättning minskade med 31 procent. Slår man ut förlusten på de 63.000 bilar som Tesla levererade till kunder under kvartalet innebär det att för varje bil förlorade Tesla 106 000 kronor. Räknar man i tid så rinner tre miljoner kronor ut ur företaget varje timme, dygnet runt.

De dystra siffrorna beror till stor del på att efterfrågan fallit för märkets dyrare modeller S och X, när många fler väljer den billigare Model 3. Tesla säger också att leveranserna av Model 3 i Europa och Kina dras med förseningar. Men Tesla plöjer också ner enorma pengar i utveckling av nya produkter, något som till viss del syns i resultaträkningen, även om det mesta aktiveras som en tillgång i balansräkningen.

Teslas aktie som gått ner kraftigt den senaste månaden tappade ytterligare 3,3 procent när Nasdaq-börsen öppnade.

Vd:n Elon Musk har tidigare lovat att Tesla ska klara sig utan kapitaltillskott från aktieägarna under året har nu ändrat sig, och flaggar för att Tesla kan vara i behov av pengar inom kort.

– Det finns fördelar med att be om mer kapital vid den här tidpunkten. Det är väldigt viktigt att när företaget skalar upp så säkerställer vi att det finns en solid finansiering och att vi har en tillräcklig finansiell disciplin genom företaget och att vi spenderar pengarna mer effektivt. I det här skedet tror jag att vi gör det, sa Elon Musk under ett telefonmöte med finansmedia.

Enligt uppgifter som florerar i USA kommer Tesla göra en nyemission på 23 miljarder kronor, det är mer likvida medel än vad företaget hade på sina konton i mars månad. Enligt analytiker behövs pengarna för att klara utvecklingen av Model Y och lastbilen Semi.

– 23 miljarder är mycket pengar, men inte när du gör den typen av investeringar som Tesla gör. Jag är definitivt bekymrad för en del av deras utveckling, säger fordonsanalytikern Rebecca Lindland till Bloomberg television.



7. Uppgraderade Tesla Model S kör 58 mil i motorvägsfart och har 11 procent kvar

Fredrik Sandberg

publicerad: 2019-04-24

Nu släpper Tesla den efterlängtade uppgraderingen av Model S och X. Batteriet har inte blivit större – ändå har bilarna fått signifikant längre räckvidd. Model S Long Range får 610 kilometers räckvidd enligt de första uppskattningarna.



Den amerikanska motortidningen Motor Trend har provkört den. De har även en video, där vi kan följa reportern på resan. Deras tripp går från Teslas fabrik i Freemont till designcentret i Hawthorne, Los Angeles. Sträckan är hela 57, 7 mil och innefattar en hel del backar. De kör hela sträckan enligt hastighetsbegränsningarna, största delen mellan 105 och 120 km/h. Temperaturen är satt på 24 grader, fläkten på tvåan. Det handlar alltså inte om snålkörning, utan om ett realistiskt test.

När de anländer i Los Angeles har de 11 procent kvar av batteriet och räckvidden hade blivit strax över 64 mil. I verklig körning.

Hur har då Tesla gjort för att förbättra räckvidden så markant utan att batteriet har blivit större, eller kemin i cellerna förändrats?

De har bytt ut den främre motorn till en liknande som sitter i Model 3. Det vill säga en permanentmagnet-motor, som är betydligt mer effektiv än den gamla induktionsmotorn som satt där tidigare. Det gör bilen 10–12 procent mer effektiv, något som placerar Teslas bilar ytterligare i framkant när det gäller energieffektivitet.

Tesla har uppdaterat sin svenska hemsida med de nya uppgraderade versionerna och priserna. Nu finns flera val att välja mellan, Standard Range, Long Range, Performance och Performance Ludicrous.



8. Storbankens analys: Tesla har snart slut på pengar

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-04-26, 15:11

Igår rapporterade vi om att Tesla backade betydligt mer under det första kvartalet 2019 än vad som var beräknat. Minusresultatet för Q1 skrevs till 702 miljoner dollar.



Elon Musk

Den amerikanska storbanken Morgan Stanley menar att Tesla kan tvingas till en nyemission, det skriver Dagens Industri. Elon Musk har sagt i ett uttalande i samband med kvartalsrapporten att det finns "viss merit" i att ta in nytt kapital i bolaget.

Detta tolkar Morgan Stanley som att det börjar bli ebb i kassan, och enligt deras bedömning behöver Tesla ta in 2,5 miljarder dollar. Eller motsvarande 24 miljarder kronor.

Denna nyemission bör sjösättas under tredje kvartalet, enligt Morgan Stanley. I dagsläget har Tesla egna tillgångar på motsvarande 21 miljarder kronor, vilket är det lägsta på tre år.

Tesla själva har inte uttryckt någon oro utåt. Tvärt om väntar man att man sig vända skeppet och göra vinst redan under det tredje kvartalet i år.

Storförlust för Tesla under första kvartalet – backat mer än väntat

Tesla redovisar vinst igen, ska förbli lönsamma och ökar tempot ytterligare 2019

Tesla visar största kvartalsförlusten någonsin – och ville inte svara på "torra" frågor

Tesla redovisar rekordomsättning på fyra miljarder dollar men går fortsatt med förlust

Patrik Lundin

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Nästa år ska Tesla-förare över huvud taget inte behöva köra sina bilar

Mattias Rabe 23 april 2019

Elon Musk gjorde några djärva uttalanden under gårdagens evenemang Autonomy Day.



FILMER: ***https://youtu.be/tlThdr3O5Qo***
https://youtu.be/Ucp0TTmvqOE

Under måndagen arrangerade Tesla Autonomy Day och Elon Musk var som vanligt på ett frispråkigt humör. Först och främst pratade han om dagens Autopilot-teknik som finns i märkets bilar. Funktionen är redan så pass hårdvarumässigt utvecklad i Model 3, Model Soch Model X – med åtta kameror, tolv ultraljudssensorer, radar och tillhörande processor – att den fullt självkörande varianten kommer att stå klar mot slutet av 2019. Han sa att systemet kommer att vara robust nog att från och med andra kvartalet 2020 låta Tesla-förare fokusera på annat än körningen. Dock måste det till lagändringar för att möjliggöra användningen av tekniken, något Elon Musk tror inträffar mot slutet av 2020.

Han nämnde också att en ny, mer avancerad processor är under utveckling men att det dröjer ytterligare ett par år innan den finns i bilarna.

På ämnet Autopilot spådde han också att Tesla någon gång kommer att släppa aggressiva körlägen som ger något ökad risk för sammanstötningar. Han kallade körläget för ”LA traffic mode” och syftade på den intensiva trafiksituation som Los Angeles-trafikanterna upplever.

År 2020 ser han också som ett möjligt år för lanseringen av rattlösa robottaxibilar (robotaxi) av Model 3. Med andra ord riktiga nivå 5-självkörande fordon. För att detta ska bli verklighet krävs verkliga förändringar i lagböckerna. I dag får inte rattlösa, självkörande fordon trafikera allmän väg.

Elon Musk passade även på att ge en känga till andra biltillverkare som utvecklar självkörande system som förlitar sig på LiDAR-teknik. Han menade att tekniken är dyr, onödig och svag samt att biltillverkare inom kort kommer att överge LiDAR-baserade system.

NyTeknik

10. En ny app låter ägarna trimma bolagets elbilar

John Edgren 2019-04-23 16:13

De som kör en elbil från Hyundai eller Kia ska kunna ändra fordonets egenskaper med bolagets nya app. Det handlar bland annat om gasrespons, vridmoment och acceleration.



Många väntar på elbilarna som kombinerar en god räckvidd med ett inköpspris som ligger i paritet med vanliga diesel- och bensinfordon. Men det går att argumentera för att modellerna redan finns på marknaden.

Hyundais kompakt-suv Kona Electric landade ganska nyligen i Sverige – och under det koreanska moderbolaget ligger Kia, vars modell e-Niro har utmanat i segmentet elektrifierade familjebilar. Med det större batteriet på 64 kWh har Hyundai Kona en räckvidd på 44,9 mil, och instegsversionen kan köpas för drygt 400 000 kronor. Kia e-Niro har en räckvidd på 45,5 mil och ett instegspris strax under 430 000 kronor. Det rapporterar Autoblog.

Det är svårt att göra sig hörd och lätt att bli bortglömd i bruset av alla nyheterna kring elbilar – inte minst från mer prestandaprofilerade tillverkare som Tesla. Nu lanserar dock Hyundai en nyhet som kan få bolagets modeller att upplevas som lite mer spännande. Det är en app som låter Hyundai och Kia-ägare ändra en rad av elbilarnas parametrar med mobilen.

Läs mer: Lexus: Vår teknik är bästa medelvägen

Bland aspekterna som kan påverkas finns exempelvis gasrespons, tillgängligt vridmoment och hur aggressiv bilens acceleration ska vara – och hur mycket kraft som bromskraft som ska återvinnas. Ägaren kan välja om man vill profilera bilen mot snabbhet eller räckvidd – alternativt hitta den perfekta balansen. Man kan exempelvis reglera energiförbrukningen hos klimatanläggningen.

Appen öppnar också för föräldrar som vill införa begränsningar när barnen kör, exempelvis kring topphastighet. Inställningarna i telefonen ska också kunna appliceras när man använder bildelningstjänster. Till detta kommer Hyundai erbjuda olika inställningar som passar för specifika förhållanden.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. WLTP skördade halva Caterhams utbud

Mattias Rabe 23 april 2019

Klassiska brittiska bilbyggarfirman fick det tufft i samband med omställning till WLTP i Europa. Deras modellutbud på den europeiska kontinenten halverades i ett nafs.



Fjolårets omställning från NEDC till WLTPskörade många offer. Några bilar fick sänkt effekt, andra försvann helt. Ett exempel är Audi S5 som inte längre erbjuds med bensinmotor i Europa. Numera har den dieselmotor under huven. Ett annat exempel är BMW M3 som tack och lov inte fick dieselmotor utan ströks helt och hållet.

Även mindre biltillverkare drabbades av de hårdare utsläpps- och förbrukningstestförfaranden som trädde i kraft i fjol höstas. En av dessa är brittiska Caterham. Innan WLTP-införandet hade de följande fyra Seven-modeller i sitt europeiska utbud; 165, 275, 355 och 485.

Endast två av dessa klarade man av att WLTP-certifiera, nämligen lättviktsmodellerna 275 och 485.

I och med att 60 procent av Caterhams försäljning sker utanför det brittiska öriket är det halverade modellutbudet kännbart, även om man säljer fler modeller på andra marknader. I exempelvis USA saluförs sju modeller.

Hemma i Storbritannien, som ännu ingår i EU, säljer man fortsatt fem modeller i form av Seven 270, 310, 360, 420 och 620. Där behöver inte modellerna WLTP-godkännas då Caterham faller under Individual Vehicle Approval, typgodkännande av modeller från lågvolymstillverkare.





12. Nya uppgifter om Volkswagen ID 3: Så mycket ska folkelbilen kosta

Av Erik Söderholm, Publicerad i 2019-04-24, 20:08

Specialversion vid lanseringen får längre räckvidd och snabbare laddning. Säljs med drygt 30.000 kronor i förlust per bil.



Volkswagen har släppt bilder på en konceptbil och maskerade bilder på produktionsbilen, men ännu inga bilder som helt och hållet visar exakt hur nya ID 3 kommer se ut.

Volkswagen har kört igång bilbranschens kanske mest ambitiösa elbilssatsning med en mängd nya modeller under utveckling. Än så länge har ingen av nyheterna i den nya elbilsgenerationen börjat säljas, men snart är det på gång.

Halvkombimodellen Volkswagen ID 3, eller ID Neo som den också blivit känd som, kommer kunna förhandsbokas från och med den 8 maj. Hittills har vi bara fått vaga indikationer på vad den kommer kosta men nu har tyska auto motor und sport fått uppgifter om vad priset hamnar på.



Målet med Volkswagen ID 3 är att locka "vanligt folk" att gå över från bensin- eller dieselbil till en elbil.



Förutom ID 3 kommer flera andra elbilar i VW:s storsatsning, bland annat en suv, en lyxsedan och elbussen ID Buzz.

Pris från 30.000 euro i Tyskland

Instegsversionen av Volkswagen ID 3 får ett 48 kWh-batteri och kommer kosta 29.990 euro i Tyskland. Det är inte så lätt att översätta det direkt till en svensk prislapp, men med den svenska momsen är det ingen galen gissning att elbilen kommer kosta 350.000–400.000 kronor.

Det skulle i så fall vara lite i överkant av vad Volkswagen tidigare lovat (men ändå inom ramen för att vara godkänt) om att ID 3 ska kosta som en välutrustad diesel-Golf. En standardutrustad Golf GTD kostar idag 335.000 kronor.

Men det priset gäller alltså instegsversionen, som förmodligen får ungefär 30 mils räckvidd enligt WLTP-körcykeln. Vid lanseringen kommer också en särskild specialversion med 62 kWh-batteri och räckvidd på 40 mil enligt WLTP-körcykeln, samt snabbladdning med upp till 125 kW. Hur dyr den blir finns dock inga uppgifter om än.

3.000 euro i förlust per såld bil

Med de här priserna räknar Volkswagen med att den första elbilen i den nya generationen går med ungefär 3.000 euro i förlust per såld bil, enligt uppgifterna till auto motor und sport.

Men det är Volkswagen beredda att ta för att sno viktiga marknadsandelar och uppnå skalfördelar när tillverkningsvolymen går upp. Enligt tidningen räknar också Volkswagen med att de nya elbilarna som bygger på MEB-plattformen blir lika lönsamma som förbränningsbilarna som bygger på dagens MQB-plattform 2025, alltså om sex år.

Prov: Volkswagen ID Neo – blir elbilen Sveriges nya elskling?

Seats nya elbil är en spansk Volkswagen ID – klarar 42 mil

Avslöjat: Volkswagen använder fyra gånger mer kobolt än Tesla

Erik Söderholm

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

13. Lexus på gång med första elbilen

Mattias Rabe 23 april 2019

Nu bekräftas det att Lexus arbetar på sina första elbil. Exakt hur den kommer att se ut och när den kan tänkas dyka upp är fortfarande höljt i dunkel.



Toyota, som är världsledande inom hybridteknik, ligger en bra bit efter många andra biltillverkare när det gäller rena elbilar. En av anledningarna har sagts vara batteritekniken som Toyota inte har ansett vara mogen nog för elbilar, men för ett par år sedan gav man beskedet att de numera är redo att utveckla elbilar (och laddhybrider). Målet är att lansera tio elbilsmodeller fram till år 2025 och ett första steg mot målet presenterades på bilsalongen i Shanghai i förra veckan. Där visades helelektriska C-HR upp.

På samma salong visade Toyotas lyxmärke Lexus upp sin första minibuss i form av modellen LM. Någon elbil fanns inte i Lexus-montern. Men under en intervju avslöjade Lexus-chefen Yoshihiro Sawa att de också är på gång, mycket på grund av pressen från Kina och Europa i form av exempelvis utsläppskrav och miljözoner.

– Absolut behöver vi här (Kina, reds anm) en elbil i framtiden. Men jag kan inte berätta när eller hur, sa han enligt Automotive News.

Toyota var egentligen tidiga även inom elbilsgenren. 1997 släpptes Toyota RAV4 EV och mellan 2012 och 2014 fanns en ny generation RAV4 EV som utvecklades tillsammans med Tesla. Tillsammans sålde de båda generationerna i ett fåtal tusen exemplar.

På bilden ovan ses Lexus hybrid UX 250h.



14. Nästa Porsche 718 Boxster och Cayman blir både elbil och hybrid lanseras 2022

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-04-25, 08:34

Efter stora sedanmodellen Taycan kommer det fler elbilar från Porsche. Boxster och Cayman ska elektrifieras, liksom 911:an. Hybriderna använder 48V-teknik och elmotorn är så kraftfull att även prestanda förbättras.



I höst börjar Porsche bygga sin första elbil, fyrdörrars Taycan, som 2021 följs av kombin Taycan Sports Turismo. Men det stannar inte där, även 718 Boxster och 718 Cayman ska bli elbilar – med sannolik lansering 2022.

Det är i en intervju med brittiska autocar som Porschechefen Oliver Blume berättar att eldrivna prototyper av Boxster och Cayman redan rullar. Parallellt bygger man hybridversioner där elmotor och förbränningsmotor samverkar, det är dock inte avgjort ännu om det blir hybrider eller laddhybrider.

De eldrivna versionerna av Boxster och Cayman ska bygga på Porsches PPE-plattform (Premium Platform Electric), som även är grunden för den eldrivna versionen av mellansuven Macan. PPE-tekniken utvecklas ihop med Audi, för att fördela kostnaderna.

PPE-projektet ryktas vara försenat med minst sex månader, efter det att Audi/Porsche plockat isär och analyserat Tesla Model 3. Ingenjörerna insåg att det krävdes en högre ambitionsnivå när man jämförde med prestanda och konstruktion hos Model 3.

Enligt Oliver Blume är planen att nästa generation Porsche 718 Boxster och Cayman ska erbjudas som både elbil och hybrid/laddhybrid och säljas parallellt under några år. Marknaden får sedan avgöra vilken väg Porsche ska välja. Det som komplicerar besluten är att utvecklingen går olika snabbt, i Kina ökar efterfrågan på elbilar medan ryska kunder knappt alls efterfrågar elektriska modeller.

Den hybridteknik som är avsedd för Porsche 718-modellerna är en vidareutveckling av det man redan förberett till 911:an. För att möta kommande kraven i EU7-standarden behövs elektrifiering och den lär dyka upp i "halvtid" när nuvarande 992 ska få ett ansiktslyft.

Enligt de uppgifter som Autocar fått ska Porsches hybridteknik bygga på ett 48V-system där elmotorn sitter som en kompakt "tallrik" mellan förbränningsmotor och transmission. En koppling gör att hybridbilarna kan drivas på enbart eldrift, utan att förbränningsmotorn är igång. Elmotorn sägs också vara så kraftfull att den förbättrar prestanda.



Nuvarande generation (bilden) av 718 Cayman och Boxster har en fyrcylindrig mittmotor. Motorrummet är extremt välfyllt, enligt Porsche själva går det inte att lägga en apelsin under motorluckan och få igen den. Hybridmodellerna får en kompakt elmotor som sitter mellan förbränningsmotor och transmission.

Porsche Boxster som elbil? Vem såg den komma? Eller är det i själva verket fullt naturligt?



Porsche Taycan – följ utvecklingsarbetet av den första elbilen



Nya uppgifter: Porsche blir ett nästan helt eldrivet märke



Första intrycket av Porsches nya elbil Taycan: Så känns nya framtidshoppet



Laddad till max: Porsche 911 Targa med elmotor och Tesla-batterier!



Intervju: Så ska Porsche behålla körkänslan i elbilen Taycan



Porsche vill mäta elbilar på nytt sätt – då blir Taycan bäst i världen

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

15. Snabbaste Aston Martin-cabben någonsin

Peter Klemensberger 24 april 2019

Här är DBS Superleggera Volante, god nog för 340 km/h. Den snabbaste öppna modellen från Aston Martin någonsin. Plocka fram tre miljoner kronor och bilen är din.



Sommaren 2018 drog Aston Martin täcket av DBS Superleggera – märkets flaggskepp i GT-klassen. Frågan är om den inte blir överträffad nu när samma modell presenteras i öppet utförande.

DBS Superleggera Volante har samma motor som coupén, en V12 på 5,2 liter som ger maximala 725 hästkrafter och 900 newtonmeter. Även växellådan är densamma: en åttastegad automatare från ZF.

Prestandamässigt når Volante inte riktigt upp till coupéns siffror. 0-100 km/h tar 3,6 sekunder mot den täckta bilens 3,4 sekunder men topphastigheten är intakt: 340 km/h vilket gör DBS Superleggera Volante till den snabbaste öppna Aston Martin-modellen någonsin.

Aston Martins ingenjörer har jobbat mycket med bilens aerodynamik och Volante har ett marktryck på 177 kg, bra tre kg lägre än för coupéversionen.

Mycket är likt med andra ord så låt oss kika på det som faktiskt skiljer bilarna åt: taket. Suffletten har åtta lager isolerande material och öppnas och fälls på 14 respektive 16 sekunder. Detta görs så klart med en knapptryckning, antingen inifrån bilen eller med nyckeln på ett maximalt avstånd på två meter.

Takkonstruktionen har testats i såväl öken- som arktisk miljö och under en månads tid öppnade och fällde man taket i en omfattning som motsvarar tio års användande.

Aston Martin DBS Superleggera Volante kostar motsvarande tre miljoner kronor i hemlandet Storbritannien och ungefär 100 000 kronor mer i Tyskland. Leveranserna startar under det tredje kvartalet i år.



Aston Martin DBS Superleggera Volante
12 bilder



16. Kia Stinger GTS är en bredsladdande nyhet med driftläge

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-04-23, 16:37

Oväntad nyhet med "dynamisk fyrhjulsdrift".



Kia har släppt en modell som förmodligen hade varit helt otänkbar för bara några år sedan – men som också summerar vilken varumärkesresa märket gjort.

Sedanmodellen Kia Stinger kommer nu i en särskild GTS-version där den största nyheten kallas "dynamisk fyrhjulsdrift", eller D-AWD. I komfortläget skickas 60 procent av kraften till bakhjulen, men i det nya driftläget skickas all kraft baktill. Det finns också en mekanisk diffspärr.

V6-motorn med dubbla turbo på 3,0 liter har 370 hästkrafter och bilen har en åttastegad automatlåda (som inte växlar upp om föraren valt driftläget).

Modellen bjuder också på kolfiberkomponenter och en särskild orange lackering som sticker ut på parkeringsplatsen.

Kia Stinger GTS ska bara byggas i 800 exemplar.



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

17. Provkörning av Rolls-Royce Phantom

Hans Hedberg

22 april 2019

Modellnamnet Phantom har hängt med ända sedan 1925. Nuvarande modell är generation åtta.



Den kostar som en herrgård på landsbygden eller en tvåa i Stockholms city. Rolls-Royce Phantom är märkets flaggskepp och senaste versionen avlöser tidigare generationen som hängde med i nästan 15 år. Vi smakar av anrättningen i storstadstrafik, på motorväg, i framsätet och givetvis i baksätessoffan.

Morgonrusningen börjar ta sig i München, trots att väckaralarmet stod på före soluppgång. Jag gör mitt yttersta för att lotsa drygt 2,5 ton brittiskt rullande slott förbi sömniga bayrare på väg till sina jobb. Själv har jag redan börjat ”kneget” – sittandes bakom ratten på senaste Rolls-Royce Phantom, generation åtta. Det går an.

Dagen innan har jag försmakat bilen på Autobahn och längs kurviga vägstråk på slätterna norr om Alperna. Det var 2003 som Rolls-Royce tog världen med storm. Fem år efter BMW:s uppköp 1998 hade tyskarna möblerat om rejält i produktfilosofin samt hunnit bygga en helt ny fabrik i Goodwood i West Sussex. Phantom generation sju debuterade 2003, var genommodern och hade inget tekniskt gemensamt med tidigare R-R-produkter. Formspråket var avantgardistiskt och klassiskt i samma penndrag, kunderna började köa direkt.

Sexton år senare är dagens Rolls-Royce Motor Cars Ltd starkare än någonsin. Produktportföljen byggs på hela tiden, senast med superlyxsuven Cullinan (se provkörning Teknikens Värld nummer 26/2018) som sålt slut på nolltid. De rika människorna blir uppenbarligen allt fler och allt rikare. Kronan-på-verket-modellen R-R Phantom VIII började byggas under 2018, tillverkningstakten är låg jämfört med övriga mindre modeller. Nya ”Fantomen” är precis som sin föregångare ny ifrån grunden. Det tyska kunnandet får man leta djupt inunder skalet efter, bilen är konstruerad i England – av engelsmän. Men bakom verket står givetvis BMW Group.



En stor del i upplevelsen är den nya fyrhjulstyrningen som motstyr med upp till tre graders vinkel i farter lägre än 60 km/h.

Man ändrar inte ett vinnande koncept, därför är även Phantom VIII stor och väldig, ändå återhållsam om än med viss finess. För den oinvigde är det inte alltid lätt att se nyhetens behag. Men spana in den nya frontgrillen, hela linjespelet som har mer flyt i sig och det i sammanhanget smäckra akterskeppet så är skillnaderna uppenbara. Parkerade bredvid varandra är gamla Phantom VII fyrkantig och klossig jämte nya smäckra generation åtta. Personligen gillar jag den sjunde utpensionerade generationen, trots att den var en verklig pjäs att ratta runt med.

Körmässigt är nykomlingen av helt annan skola, nya Phantom är nästan rolig att styra. Fortfarande otymplig på grund av storleken men styrning, drivlina och följsamhet är av ny standard. Till saken hör att provbilen är utrustad med friktionsvinterdäck fabrikat Continental ContiWinterContact i dimension 255/50 R21 som gör rajden extra soft och inte tillåter toppfartsprov.

Efter några timmars provkörning söder om Bayerns huvudstad ”sitter” bilens rymliga omfång i ryggmärgen och jag kommer på mig att lite nonchalant göra flera raska omkörningar av traktorer med släp på kurviga småvägar. En stor del i upplevelsen är den nya fyrhjulstyrningen som motstyr med upp till tre graders vinkel i farter lägre än 60 km/h. Mellan 60-80 km/h är bakaxelstyrningen urkopplad, över 80 km/h medstyr bakhjulen med en grads vinkel. Lägg därtill en automatisk kamerafunktion som läser vägen framför bilen och därmed anpassar stötdämpning, fjädring och krängningshämmare i hastigheter upp till 100 km/h.

BMW-bayrarna har haft sitt finger med i detta tekniska samspel, var så säker. 6,75 liter är en klassisk slagvolym hos Rolls-Royce, nya V12-motorn med beteckning N74B68 har nu 571 hästkrafter och 900 newtonmeter – den åttastegade automatlådan (fabrikat ZF) smyger i växlarna. Växellådan är länkad till GPS-systemet och förbereder om det förväntas kurva, backe eller utförslöpa, allt för en så len körupplevelse som möjligt. Något konventionellt sportläge hos drivlina eller chassi finns inte. Of course, det passar sig inte.



Nya Rolls-Royce Phantom i morgonrusningen. Notera ”lilla” Mercedes S-klass till vänster.

Faktiskt följer nya Phantom mina önskningar väl, något som inte alltid kunde sägas om föregångaren. Klumpigheten är ersatt med smidig vägkänsla utan att den så viktiga åkkomforten – Rolls-Royce uttrycker det själva som ”flygande matta-komfort”, som om att man svävade fram över asfalten.

Allra mest uppskattas att ratten fortsatt är trådtunn och växelväljaren pinnigt smal som förr i tiden. Instrumentbrädan är konventionell och rak som på en gammal bil, mer än halva ytan är ett glastäckt ”skyltfönster” för sin ägare (eller engelskans ”Patron” som R-R själva vill betitla köparna!). ”The Gallery” är som ett horisontellt vitrinskåp som går att smycka efter eget bevåg men hellre på inrådan av konstnär. Se där, en nyhet i bilfloran. Kommer säkert som råkopia i en kinabil redan innevarande år…



Motorns startas till vänster om ratten. Trots mycket elektronik ombord är känslan analog.



Snett bakifrån syns det smäckra formspråket allra tydligast. Sober tvåtonslack.

De bakhängda bakdörrarna öppnar upp och stängs elektriskt, benutrymmet i baksätet är tillräckligt även om karossen är av normal längd. Extended Wheel Base-versionen har +25 cm bättre benutrymme bak, EWB-förlängningen kostar ytterligare en miljon kronor så mitt råd är att skippa detta. Du får plats ändå. I vanlig ordning går det att konfigurera färger, material, utrustning efter eget bevåg och plånbok. Innertak i form av stjärnhimmel är en sådan, varför inte beställa ditt eget stjärntecken om du diggar astrologi? Men redan i standardutförande är baksätet precis så mjukt och vilsamt sittriktigt som du tror.

Men nya Rolls-Royce Phantom riktar inte längre enbart in sig på chauffördrivna patroner, nej, i stället ska ägaren också köra sitt engelska lyxåk. Visst känns det som ett led i rätt riktning? Att mr Christopher ”Kit” Walker (alias Fantomen) ”ibland får tillfälle att lämna lyxdjungeln för att köra på Morristowns gator som en vanlig bilist”*.

*(*Gammalt Teknikens Världs-ordspråk.)*

Det här är nytt!

Design

Nya Phantom har betydligt slankare linjespel utan att det pompösha gått förlorad.

The Gallery

Den inglasade instrumentbrädan som fungerar som ett personligt konstnärligt skyltfönster för bilägaren.

V12

Ny dubbelturbo-motor på 6,75 liter som levererar 571 hk och ett vridmoment på 900 Nm.

Architecture of Luxury

Namnet på den nyutvecklade plattformen som delvis är aluminiumbaserad. 30 procent mer vridstyv, samtidigt lättare, kommer det fler Rolls-Royce-modeller på detta underrede.



Varken rockstjärna eller techmiljardär, Hedberg platsar fint på andra raden. Också.

Rolls-Royce Phantom

Pris 4 885 000 kronor, säljs nu.

Motor Bensin. Längsmonterad 12-cylindrig V-motor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Dubbelturbo. Kompression 10,0:1. Borrning/slag 89,0/88,0 mm, cylindervolym 6 750 cm3. Max effekt 571 hk (420 kW) vid 5 000 r/min, max vridmoment 900 Nm vid 1 700 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, bakhjulsdrift. 8-växlad automatlåda. Fjädring/hjulställ: Luftfjädring fram och bak, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning Hydraulisk servo. Vändcirkel 13,8 meter.

Bromsar Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 9,5 tum, däck 255/45 R22.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 355, längd 576, bredd 202, höjd 165, spårvidd f/b 170/167. Markfrigång 17. Tjänstevikt 2 560, maxlast ca 450. Tank 90. Bagagevolym (VDA-liter) 548 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 5,3 s, toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC): Stad 2,13, landsväg 0,97, blandad körning 1,39 l/mil. CO2 318 g/km.

Garantier Nybil 4 år, rostskydd 6 år.

Skatt 23 096 kronor per år de tre första åren, därefter 4 914 kr/år.

Rivaler



Bentley Mulsanne EWB
Stor-Bentleyn börjar bli till åren, men fortsatt är Mulsanne lyxig så det förslår. V8-motorn på 6,75 liter med 512 hästkrafter skickar iväg lång-Mulsanne i max 296 km/h och 0-100 km/h avverkas på 5,5 sekunder. Anständigt.
Pris: 3 885 000 kronor.



Mercedes-Maybach S650 Pullman
Dyraste Mercedesen under Maybach-beteckning plus ”Pullman” i efternamn. Det sistnämnda innebär dryga meters förlängning. V12-motor på 630 hk och 1 000 newtonmeter.
Pris: Cirka 4 500 000 kronor.



GALLERI
Rolls-Royce Phantom provkörning
13 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

18. Zedriv GT3 – med klonade former?

Peter Klemensberger

25 april 2019

Kinesiska eldrivna coupén Zedriv GT3 lockar med spanska former. Eller är de tyska? Premiären skedde under bilsalongen i Shanghai.



Elbilar med futuristiska former. Ja, mycket sådant visades upp under bilsalongen i Shanghai. Men även eldrivlinor placerade i former som… vi tycker oss ha sett på annat håll.

På bilderna här ses Zedriv GT3, en eldriven coupé som designats, utvecklats och byggts av Barcelona-baserade QEV Technologies på uppdrag av kinesiska Zedriv, ett företag grundat av statliga Sinomach.

Det är inte bara modellnamnet GT3 som må föra tankarna till Porsche 911, se bara på bilens front och designen på baklamporna. Även profilen andas 911 även om proportionerna är förvrängda. Redaktionsmedlemmarna som hänger bakom min rygg just nu nämner även Jaguar och Alpine som inspirationskällor.

Siffrorna är dock blygsammare än de för inspirationskällan 911. Motorn är på 131 hästkrafter och 0-100 km/h tar 8,2 sekunder. Bilens räckvidd är 15 mil. Mer data har vi inte på bilen.

Modellen är i alla fall den första för Zedriv men QEV Technologies är inga duvungar. Grundaren Joan Orus har sysslat med eldrivna fordon i 20 år och är känd inom motorsport som stallchef i både Formel E och WTCC. Företaget har konstruerat 16 olika elfordon och homologerat ytterligare sex.

Även när det kommer till Kina har man tidigare erfarenhet. Man ligger även bakom Arcfox GT upp, en bil med 1 600 hästkrafter och som tar sig 0-100 km/h på 2,59 sekunder och som visades upp i Genève i våras. Den liknar emellertid inget annat – se nedan.




智行悦心


生而破界
Born Free
ARCFOX
PIËCH
e.GO

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

19. Ford köper in sig hos Rivian

Peter Klemensberger 25 april 2019

Ford och Rivian gör gemensam sak. De ska dela Rivians "skateboard-plattform" för kommande eldrivna bilmodeller.



Kommer du ihåg Rivian? Tänkte väl det… Det är svårt att glömma deras eldrivna konceptbilar R1Toch R1S som visades upp under bilsalongen i Los Angeles 2018. Tidigare i år kunde vi rapportera att E-handlesföretaget Amazon har investerat 700 miljoner dollar (över 6,47 miljarder kronor) i företaget.

Nu ansluter sig Ford med ytterligare 500 miljoner dollar (cirka 4,7 miljarder kronor) i Rivian. I och med det kan vi anta att General Motors inte längre är med i affären som det tidigare ryktats om.

RJ Scaringe (Rivian) och Bill Ford (Ford) är så här glada över det nya samarbetet.

I och med investeringen vill Ford vara med och utveckla och använda den flexibla elbilsplattform som Rivian presenterat och som ska resultera i bilar med en räckvidd på över 400 miles, det vill säga 64 mil, år 2020. Rivian å sin sida ska dra nytta av Fords expertis när det gäller tillverkning.

Bitarna faller på plats när vi får höra att även Amazon och Ford har skrivit under ett flerårigt globalt kontrakt där Amazon Web Services (AWS) ska samarbeta med Fords och Autonomics plattform TMC (Transportation Mobility Cloud) som i dag omfattas av miljontals fordon. AWS å sin sida är världens mest spridda plattform och har funnits i 13 år.



20. Effektbrist bromsar utbyggnad av laddplatser för elbilar

Emma Kirkhoff

Publicerat 2019-04-26 kl 04.26

Allt fler elbilar körs på Malmös gator och staden planerar nu att öka antalet laddstolpar. Men effektbristen på el försvårar utbyggnaden.



Brist på el i Malmö försvårar utbyggnaden av fler laddplatser.

Idag finns 100 laddstolpar för elbilar runt om i de kommunala parkeringshusen i Malmö och just nu förbereder Parkering Malmö för att upphandla fler laddstolpar.

Effektbristen på el är inget problem idag, men blir det när man vill utöka laddplatserna.

– När vi funderar på att sätta dit fler laddstolpar så kan det vara begränsande, vi kan inte göra det för att vi inte har tillräckligt med effekt, säger Maja Johansson, miljö- och klimatstrateg vid Parkering Malmö.

Emma Kirkhoff

P4 Malmöhus

ALLT OM BILAR

21. Felparkerarnas skräck – böter som täcker rutan

Täcker sikten och går inte att ta av innan den är betald



FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/nar-du-ser-den-har-pa-vindrutan-ar-det-kort/

Feber

22. Bensinpriset slår nytt rekord

Av Bobby Green 2019-04-25 kl 15:45

16,69 kronor för en liter 95



Igår höjde drivmedelsföretagen riktpriserna på bensin vilket gjorde att priset för en liter 95 nu är rekorddyrt - 16,69 kronor. Bara sedan årsskiftet har literpriset ökat med nästan två kronor. Senast det var så här dyrt att tanka var i augusti förra året då en liter kostade 16,56 kronor.

Riktpriset gällande diesel är 16,59 kronor, Etanol kostar 11,95 kronor och HVO100 kostar 17,41 kronor. Priserna är från stationer som är bemannade, vid automatstationer är priset omkring 15 öre lägre.

När sommaren och semestern drar igång finns det risk för att priserna går upp ytterligare.

ALLT OM BILAR

23. Självkörande bussar ska köra göteborgare till jobbet

Av TT, publicerad 24 apr 2019 10:02

En självkörande minibuss kan vara lösningen. Modellen testas nu på Lindholmen i Göteborg, där bilister får gratis bussfärd till sina arbetsplatser från en parkering i områdets utkant.



De små, självkörande bussarna
har också testats på en kort sträcka i Stockholmsförorten Kista.

Är det svårt att hitta parkeringsplats nära ditt jobb?
Elva personer ryms i en eldriven, självkörande buss av den typ som används på Lindholmen. Bussarna tillverkas av det franska företaget Navya. Projektet drivs av det statliga forsknings-institutet Rise.
"Självkörande bussar kan vara en av lösningarna på trafikutmaningarna i våra allt mer förtätade städer", säger projektledaren Oscar Enerbäck på Rise enligt ett pressmeddelande.

LÄS MER: Skattesmäll – 9 vanliga bilar som blir dyra med nya reglerna

Kör de anställda till jobbet
Tanken är att personer som väljer att åka bil till jobbet ska kunna parkera en bit ifrån arbets-platsen, och sedan åka minibuss sista biten.
Systemet ska nu testas i sex månader på Lindholmen, ett expansivt område på Hisingen med både bostäder och många arbetsplatser. Det är en fortsättning på ett mindre försök som gjordes inom Chalmers tekniska högskolas område förra året.
Den franska bussmodellen används redan i bland annat Frankrike, Schweiz, USA och Australien.
Bussarnas maxfart under projektet i Göteborg är dock låg – 20 kilometer i timmen.

Klassiker

24. Grattis Buick Skylark!

Publicerad 29 april **2009**

I dag när Tyko har namnsdag vill vi gärna göra dig uppmärksam på Skylark.



Skylark är det engelska namnet för **sånglärka** (Alauda arvensis). Som verb betyder lark att larva sig och to skylark är att busa rejält.

Från Buick har det genom åren kommit en lång rad modeller med namnet Skylark.

Den första var öppen specialmodell för att fira Buicks femtioårsjubileum 1953. Den följdes 1954 av en liknande specialmodell. Mellan 1961 och 1998 var Skylark ett serie- eller modellnamn i Buicks alltmera komplexa program.

Men Buick var inte först med Skylark, det nu bortglömda amerikanska märket **Hupmobile** producerade 1940 och 1941 en modell med det namnet.



Buick hade helt nya karosser 1954 och nu var Skylark byggd på den mindre Century som den skilde sig från med ett annat, faktiskt ganska underligt bakparti. Skylark 1954 såldes i 836 exemplar, mindre än hälften av de 1690 enheter som 53:an kom upp i.



Namnet Skylark återupplivades 1961 på en motorstarkare coupé av Special, Buicks kompakt. Den kom mitt i modellåret och hade den grill och andra stildrag som skulle komma på nästa års Special. På bilden en 63:a med 200 HP ur den aluminium-V8 som skulle komma att byggas av Rover ända till 2004.



1964 års modell av Skylark var helt ny och inte längre någon compact utan en intermediary. Skylark fanns nu även med V6.



En ny grundkaross kom 1969 som med en större facelift 1970 höll ut till 1972. Special försvann som namn 1970 och även de enklaste modellerna hette därefter Skylark. Bilden visar en 72:a.



Ingen Skylark fanns 1973 och 1974 men 1975 återkom namnet på en bil som var en coupémodell av Apollo som i sin tur var Buicks version av Chevrolet Nova. Även Apollo kallades från 1976 Skylark.

En helt ny Skylark med framhjulsdrift presenterades 1980. Konstruktionen hade koden X-car och den byggdes också som Chevrolet Citation, Pontiac Phoenix och Oldsmobile Omega.



Nästa generation Skylark kom 1986 och var en fyradörrars version av den 1985 nya, framhjulsdrivna Somerset Regal som 1986 bytte namn till enbart Somerset för att inte förväxlas med den bakhjulsdrivna Regal, glasklart eller hur?



Den sista generationen Buick Skylark för den här gången tillverkades modellåren 1992-1998. Den var tänkt för en yngre publik och hade ganska säregen styling. Plattform delades med Oldsmobile Achieva och Pontiac Grand Am.



Den initierade ser att Hupmobile Skylark har Cordkaross. Karossverktygen kom från Cords konkursbo och användes också för koncernsyskonet Graham, som då fick modellnamnet Hollywood. Båda märken lades ned efter 1941 men företaget blev grunden för Kaiser och Frazer efter Andra Världskriget.

Teknikens Världs
RACINGBLOGG
med Janne Blomqvist

25. Fjärde raka dubbeln för Mercedes…

Skrivet den 28 april 2019, klockan 16:36

Det blev alltså en ny dubbelseger för Mercedes idag, teamet är helt enkelt för bra just nu. Ferrari såg länge ut att vara teamet att slå denna helg men hade inget svar på Mercedes fart, Sebastian Vettel gjorde vad han kunde men räcker just nu inte till. Charles Leclerc gjorde vad han kunde från sin startposition men mer än för femte plats fanns inte i läge han fick med kraschen i gårdagens kval.



Valtteri Bottas tog idag karriären femte seger när han vann i Baku

Sett till hur racet blev med däcken kan man förstå lite bättre hur Ferrari tänkte i Q2 när man ville försöka kvala genom andra rundan på mediumdäcket. Hade allt gått enligt planen och start från något av de två första startleden hade läget blivit helt annorlunda i racet med soft som inte alls räckte så länge som t ex Pirelli trodde de skulle göra. Den ende som fick dem att hålla någorlunda var Max Verstappen men start långt fram på medium var nog det föredragna sett till hur det såg ut idag.

I övrigt ett händelselöst race tvärt mot vad jag trodde på förhand, säkerhetsbilen höll sig i garaget och enbart en kort stund av VSC från tävlingsledningen sida när Pierre Gasly tvingades bryta med motorproblem, frågan är de ens behövt anvädnda VSC i det läget då gasly lyckades köra undan sin bil i säkerhet ändå.

Stort plus till Racing Point och Mclaren som fick båda sina bilar på poängplats och klättrar i tabellen. Sergio Perez återigen stark på något som måste vara hans favoritbana men även Sains, Norris och Lance Stroll gjorde ett bra jobb idag. Norris hade dock lite svårt att dölja att han funderade över det andra depåstopp han kallades in för med 12 varv kvar att köra som gjorde att han tappade positionen framför sin teamkamrat. Kimi Räikkönen ska också ha beröm för en ny poängtagande insats trots start från depån och bromsproblem under delar av loppet.

Många tycker kanske att det är tråkigt med den dominans vi nu ser från Mercedes men sådan kan sport vara emellanåt och inget att göra speciellt mycket åt. Mercedes gör helt enkelt ett bättre jobb just nu med två, för närvarande, väldigt starka förares där valtteri Bottas verkligen har fighten med Lewis Hamilton på ett imponerande sätt. Nya tag om två veckor då från Barcelona som tyvärr inte brukar vara den bästa banan för spännande lopp, kanske kan dock Ferrari studsa tillbaka och ge oss LITE spänning i årets mästerskap.

Resultat race Azerbazjans GP

1	Valtteri Bottas	Mercedes	51	1h31m52.942s
2	Lewis Hamilton	Mercedes	51	1.524s
3	Sebastian Vettel	Ferrari	51	11.739s
4	Max Verstappen	Red Bull/Honda	51	17.493s
5	Charles Leclerc	Ferrari	51	1m09.107s
6	Sergio Perez	Racing Point/Mercedes	51	1m16.416s
7	Carlos Sainz Jr.	McLaren/Renault	51	1m23.826s
8	Lando Norris	McLaren/Renault	51	1m40.268s
9	Lance Stroll	Racing Point/Mercedes	51	1m43.816s
10	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo/Ferrari	50	1 Lap
11	Alexander Albon	Toro Rosso/Honda	50	1 Lap
12	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo/Ferrari	50	1 Lap
13	Kevin Magnussen	Haas/Ferrari	50	1 Lap
14	Nico Hulkenberg	Renault	50	1 Lap
15	George Russell	Williams/Mercedes	49	2 Laps
16	Robert Kubica	Williams/Mercedes	49	2 Laps
-	Pierre Gasly	Red Bull/Honda	38	Gearbox
-	Romain Grosjean	Haas/Ferrari	38	Brakes
-	Daniil Kvyat	Toro Rosso/Honda	33	Accident damage
-	Daniel Ricciardo	Renault	31	Accident damage

SLUT